

N:o 40.

Ank. till Riksd. kansli den 5 mars 1909, kl. 3 e. m.

Utlåtande i anledning af dels Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag för anläggning af en reparationsverkstad vid Notviken, dels ock en inom Riksdagen väckt motion vidkommande denna fråga.

(R. A.)

I propositionen angående statsverkets tillstånd och behof har Kungl. Maj:t under sjätte hufvudtiteln föreslagit Riksdagen

dels att för anläggning af en reparationsverkstad vid Notviken bevilja, utöfver redan tillgängliga medel, ett anslag af 500,000 kronor samt däraf för år 1910 anvisa ett belopp af 250,000 kronor,

dels ock medgifva, att för ifrågavarande verkstadsanläggning finge af Notvikens mötesplats på statens järnvägar öfverlätas *ej mindre* det område af omkring 24 hektar, som å den i ärendet omfördälda karta omslutes af röda begränsningslinjer, jämte å området befintliga byggnader och växande skog *än äfven* den ytterligare mark, som erfordrades för spåranläggning, allt mot en ersättning af 8,500 kronor, att ingå till landtförsvarets fond för byggnader och andra försvarsändamål.

I sammanhang härmed har utskottet till behandling förehaft en af herr *J. G:son Crafoord* i Andra Kammaren väckt motion (n:o 164), hvori hemställts, att Riksdagen måtte besluta om en skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan om utredning i hvad mån systemet med reservdelar för den rullande materielens reparation borde kunna komma till

användning särskildt med hänsyn till malmtrafiken, och att sålunda med byggandet af reparationsverkstaden i Notviken tills vidare måtte anstå.

Med afseende å Kungl. Maj:ts ifrågavarande framställning inhämtas af statsrådsprotokollet, att järnvägsstyrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t af den 24 april 1908 anfört följande.

»Genom den öfverenskommelse, som år 1907 träffats mellan staten, å ena, samt Luossavara—Kirunavara Aktiebolag, Aktiebolaget Gellivare malmfält och trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, å andra sidan, komma malmtransporterna å bansträckan Luleå—Riksgränsen att inom närmaste framtiden erhålla en väsentligen ökad omfattning, och följer däraf, att den för malmtransporterna afsedda rullande materielen i afsevärd grad måste ökas. Denna ökning åtföljes naturligen af stegrade kraf på möjlighet till reparation af de lokomotiv och vagnar, som användas för dessa transporter.

Redan för nuvarande trafikförhållanden saknas å V distriktet tillräckliga resurser för reparationers utförande. Den för detta distrikts räkning uppförda verkstaden i Boden är nämligen endast anpassad för små förhållanden, och kunna i densamma endast utföras lättare underhållsarbeten. De större reparationer, som erfordras å V distriktets materiel, hafva därför måst utföras å de sydligare distriktens verkstäder och, hvad särskildt lokomotiven beträffar, å centralverkstaden vid Örebro. Under transporten till och från de sydligare distriktens verkstäder kan endast undantagsvis den rullande materielen utföra något nyttigt transportarbete. Detta gäller i synnerhet malmtågsmaterielen. Lokomotiven, som användas för malmtågen, äro nämligen så tunga, att de ej kunna framföras å den norrländska stambanan söder om Boden utan att först hafva söndertagits och vissa delar af dem upplastats på vagnar, för att nedbringa axeltrycken till hvad denna banas broar och spår tåla. Hvad malmvagnarna beträffar, äro dessa af en så speciell konstruktion, att ett användande af desamma för andra transportföremål än malm icke är praktiskt möjligt. Utom kostnaderna för de långa transporterna förorsaka dessa gifvetvis en minskning i materielens användningstid för trafik tjänst, hvilken minskning i viss mån nödvändiggör anskaffandet af mera materiel än som för denna tjänst i och för sig vore behöfligt.

Om således redan nu bättre anstalter för reparation af V distriktets rullande materiel äro behöfliga, gör den stora tillväxten af denna materiel, som förorsakas af de ofvanberörda växande malmtransporterna,

detta behof ännu mer trängande. Anläggningen af en större verkstad, försedd med speciella anordningar för reparation af malmtågsmaterielen med dess lokomotiv af stor tyngd och ovanliga dimensioner samt vagnar helt och hållet af järn, är därför numera af behofvet i hög grad påkallad.

Denna anläggning kan emellertid icke åstadkommas genom utvidgning af den befintliga verkstaden i Boden, enär utrymme därför saknas. Denna verkstad, som anlades under helt andra förutsättningar, blef förlagd till en plats mellan bangården, en landsväg samt enskilda tillhöriga, bebyggda tomter, hvilken plats icke medgifver någon utvidgning af anläggningen. Verkstadsbyggnaderna och deras inredning motsvara ej heller krafven för arbetena å malmtågsmaterielen. Någon annan plats för den erforderliga verkstadsanläggningen måste därför väljas och måste redan från första stund tillses, att ett äfven för framtida behof tillräckligt stort område på en gång nu förvärfvas. Ett inköp af mark efter hand, som behofvet af utrymme växer, skulle genom ägarnas växande anspråk naturligtvis medföra högst betydliga inköpskostnader.

Lämpligaste läget för anläggningen i fråga synes vid första påseendet vara i omedelbar närhet af de stora malmfälten, Kiruna eller Gellivare. Då emellertid till följd af det å dessa nordliga platser rådande karga klimatet stora kostnader skulle uppstå dels för verkstadens byggande och drift och dels för anskaffande af bostäder för den vid verkstaden anställda talrika personalen och då vidare, fränsett svårigheten att förmå skickliga yrkesarbetare att slå sig ned i dessa nordliga trakter, afsevärdt högre aflöningar därstädes måste beräknas, har järnvägsstyrelsen ansett dessa platser icke böra ifrågakomma, utan i stället sökt finna lämpliga områden invid järnvägslinjen Boden—Luleå.

Undersökningarna hafva gifvit vid handen, att inom eller invid Bodens samhälle lämpliga områden skulle betinga högt inköpspris och dryga terrasserings- och grundläggningskostnader, att gynnsammare villkor kunna förväntas först på 1,5 och 4 kilometers afstånd från Boden i riktning åt Luleå, men att en förläggning till dessa platser skulle medföra förpliktelse att anskaffa bostäder åt befäl och arbetare. Först vid Notvikens militärmötesplats finnes kronan tillhörigt område af tillräcklig areal och med fördelaktiga terräng- och grundförhållanden, hvilka egenskaper göra detta område synnerligen lämpligt för en större verkstadsanläggning. Närheten till Luleå stad (6 kilometer å järnvägen) kommer att underlätta anställandet och bibehållandet af dugliga för-

män och arbetare. För dem, som vilja bilda egna hem, finnes ett synnerligen lämpligt område om 400,000 kvadratmeter i omedelbar närhet till verkstäderna, hvilket område Luleå stadsfullmäktige erbjudit sig att förse med gator, aflopps- och vattenledningar samt uppdelat i byggnadskvarter, hvilka i mån af efterfrågan skola tillhandahållas för ett pris af allenast 25 öre för kvadratmeter.

Då således denna militärmötesplats ur många synpunkter skulle vara synnerligen lämplig för anläggning af verkstaden i fråga, gjorde järnvägsstyrelsen den 7 januari 1908 förfrågan hos arméförvaltningen, huruvida, sedan Norrbottens regemente nu förflyttats till Bodens fästning, mötesplatsen vore vidare behöflig för arméns räkning eller om, under förutsättning af Eders Kungl. Maj:ts nådiga gillande, af denna mötesplats kunde till statens järnvägar upplåtas erforderligt område för anläggningen i fråga.

I skrifvelse den 4 april 1908 har arméförvaltningen meddelat, att förvaltningen, som icke då kunde lämna ett fullständigt svar, emellertid ansett sig böra redan då förklara, att förvaltningen komme att tillstyrka förslaget om öfverlämnandet af den mark, omkring 43 hektar, som erfordras för utförande af ifrågavarande verkstadsanläggning enligt en bifogad karta.

Emellertid har järnvägsstyrelsen för att icke taga i anspråk alltför stor del af mötesplatsens mark underhandlat med stadsfullmäktige i Luleå om upplåtande af ett område af den angränsande, staden tillhöriga marken, och hafva stadsfullmäktige förklarat sig villiga att till statens järnvägar med full äganderätt och utan ersättning afstå staden tillhörig mark till en areal af 7,33 hektar.

För bedömande af huruvida ur försvarets synpunkt anläggandet af en verkstad å Notvikens mötesplats kunde anses mindre lämplig, har järnvägsstyrelsen slutligen anhållit om ett uttalande i detta afseende af chefen för generalstaben. I afgifvet yttrande har generalstabschefen förklarat, att han ej motsätter sig verkstadens förläggning till Notviken under villkor, att den nu befintliga reparationsverkstaden i Boden bibehålles, intill dess en annan, med afseende på läget, militäriskt godtaglig verkstad möjligen kommit till stånd, samt att vid den nya anläggningen vid Notviken från första stund hänsyn tages till möjligheten att snabbt kunna undanföra viktigare materiel och göra verkstaden obrukbar för en fiende, som möjligen kunde vilja sätta sig i besittning af densamma.

Dessa af chefen för generalstaben framhållna villkor kunna uppfyllas. Verkstaden i Boden är nämligen, såsom ofvan framhållits, af-

sedd att bibehållas för mindre reparationsarbeten, hufvudsakligen revisioner af den materiel å V distriktet, som icke är afsedd för malmtransporter, och kan försvaret således draga full nytta af den nu befintliga verkstaden i Boden för det slags verkstadsarbeten, som erfordras och kunna utföras i krigstid. Likaledes kan det andra villkoret uppfyllas, när verkstaden genom drifkraftens eller motorernas aflägsnande lätt kan göras obrukbar för en eventuell fiende, som hotar att sätta sig i besittning af densamma.»

Med stöd af hvad järnvägsstyrelsen sålunda anfört, har styrelsen hemställt, det Kungl. Maj:t täcktes bemyndiga arméförvaltningen att, på villkor Kungl. Maj:t funne skäligt bestämma, till statens järnvägar öfverlämna af Notvikens mötesplats det område, som för ifrågavarande verkstadsanläggning erfordrades.

På grund af remiss har arméförvaltningen den 18 maj 1908 i ärendet afgifvit utlåtande och däri meddelat, att arméförvaltningen redan i anledning af järnvägsstyrelsens skrifvelse den 7 januari 1908 anmodade chefen för VI arméfördelningen att i samråd med tjänstförrättande kommandanten i Boden afgifva yttrande. Under anslutning till nämnda yttranden har arméförvaltningen tillstyrkt bifall till järnvägsstyrelsens framställning, på sätt arméfördelningschefen föreslagit, hvarigenom till järnvägsstyrelsen tills vidare ej skulle för ändamålet upplåtas större markområde, än det som oundgängligen erfordrades för verkstadsanläggningens utförande enligt ett med VII betecknad alternativ, enligt hvilket verkstaden skulle förläggas till mötesplatsens sydöstra del; och meddelar arméförvaltningen vidare, att järnvägsstyrelsen förklarar sig för närvarande ej göra anspråk på mera än detta område, hvilket å en det underdåniga utlåtandet bifogad karta utmärkts inom röda linjer. Skulle framdeles ytterligare behof af mark för verkstadens utvidgning komma att erfordras, torde, yttrar arméförvaltningen, sådan då, i den mån detta utan olägenhet för landtförsvaret kan ske, kunna till järnvägsstyrelsen öfverlämnas.

För att få afgjort, hvilket värde det nu ifrågavarande området äger för landtförsvaret, har arméförvaltningen låtit tjänstförrättande jägmästaren i Bodens revir verkställa värdering af ifrågavarande område. Af värderingsinstrumentet framgår, att marken, som innehåller i areal 23.95 hektar, uppskattats till kronor 11,975: — och ståndskogen till » 3,631: 14

eller tillhopa kronor 15,606: 14

Om därifrån afdrages beräknad kostnad för drifning,
flottläggning och bogsering..... kronor 1,062: 37

återstår kronor 14,543: 77,
hvertill markens och skogens sammanlagda värde skulle uppgå.

Å området finnes emellertid, säger arméförvaltningen, en hittills af Norrbottens regemente begagnad sjukhusbyggnad med tillhörande uthus, hvilken byggnad skulle kunna förflyttas till Boden för att där på lämpligt sätt användas, och hvars värde arméförvaltningen med hänsyn härtill uppskattat till 6,000 kronor. Men då byggnaden skulle kunna blifva till nytta för järnvägsstyrelsen, anser arméförvaltningen det vara med statens intresse bäst förenligt, att järnvägsstyrelsen öfvertager densamma mot erläggande af nämnda summa, hvartill järnvägsstyrelsen ock förklarar sig villig.

Då vidare den å området växande skogen skulle kunna tillgodöras för befästningsarbetena vid Boden, men å andra sidan den del af samma skog, som icke för verkstadsanläggningen behöfver fällas, lämpligen bör få kvarstå, anser arméförvaltningen skäligt, att järnvägsstyrelsen tillöser sig skogen mot den lösesumma, som af jägmästarens värdering framgår eller i rundt tal 2,500 kronor.

Beträffande slutligen själfva marken föreslår arméförvaltningen, att densamma utan ersättning öfverlämnas till järnvägsstyrelsen, till hvilken äfven och likaledes utan ersättning, enligt förvaltningens åsikt, borde få öfverlämnas utöfver det å kartan med röda linjer utmärkta område de markkremor, som för anläggning af spår från verkstadsområdet till statsbanespåret blifva i enlighet med ifrågavarande alternativ VII erforderliga.

Arméförvaltningen hemställer därför, att dels det å omförmälda karta med röd begränsningslinje omslutna området med därå befintliga byggnader och växande skog och dels de för spåranläggningen enligt alternativ VII ytterligare erforderliga markkremorna öfverlämnas till järnvägsstyrelsen, mot det att nämnda styrelse erlägger ett belopp af 8,500 kronor, att tillgodoföras landtförsvarets fond för byggnader och andra försvarsändamål.

Vidare meddelas i statsrådsprotokollet, att järnvägsstyrelsen i skrifvelse af den 29 oktober 1908, beträffande de för anläggningen af verkstaden erforderliga medlen, erinrat, hurusom 1908 års Riksdag till fortsättande af behöfliga kompletteringsarbeten å järnvägen Gellivare—Riksgränsen anvisat att utgå från riksgäldskontoret ett belopp

af 1,200,000 kronor för år 1909, med rätt för Kungl. Maj:t att häraf för år 1908 förskottsvis utanordna 700,000 kronor, samt att af detta belopp 500,000 kronor voro afsedda att användas för en verkstadsanläggning i Kiruna. Då det emellertid, yttrade järnvägsstyrelsen, under ärendets vidare behandling visade sig, att på skäl, för hvilka styrelsen redogjort i sin skrifvelse den 24 april 1908, det vore lämpligare, om verkstaden i fråga i stället för i Kiruna kunde anläggas å Notvikens mötesplats, hade ofvannämnda belopp, under afvaktan på Kungl. Maj:ts beslut angående marköfverlåtelsen därstädes, icke ännu tagits i användning.

Verkstadsanläggningen i sin helhet beräknades af järnvägsstyrelsen kosta 1,000,000 kronor; och då 500,000 kronor redan funnes anvisade, erfordrades således ytterligare 500,000 kronor.

Järnvägsstyrelsen hemställde därför, att Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen att för en verkstadsanläggning vid Notviken bevilja ett anslag af 500,000 kronor, att utgå med 250,000 kronor under hvardera af åren 1910 och 1911.

För egen del har föredragande departementschefen yttrat:

»Till de skäl järnvägsstyrelsen anfört för förslaget om anläggande vid Notviken af verkstad för reparation af rullande materiel, särskildt malmtågsmateriel, synes mig icke vara något att tillägga.

Hvad angår den för anläggningen erforderliga markupplåtelsen från Notvikens mötesplats, anser jag, efter att hafva i ärendet samrådt med chefen för landtförsvarsdepartementet, hvad arméförvaltningen föreslagit såväl i fråga om områdets storlek som villkoren för upplåtelsen bör lända till efterrättelse.

Då kostnaderna för anläggningen beräknats till 1,000,000 kronor, men för ändamålet ett belopp af 500,000 kronor, som af Riksdagen anvisats att utgå från riksgäldskontoret, redan finnes tillgängligt, lärer återstoden nu böra äskas af Riksdagen.»

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för det i herr Crafoords motion framställda förslaget, tillåter sig utskottet att hänvisa till själfva motionen.

Utskottets
yttrande.

Med afseende å det i herr Crafoords motion förordade »systemet med reservdelar för den rullande materielens reparation» vill utskottet erinra, att detta system redan i stor omfattning tillämpas vid statens järnvägar. Järnvägarnas förråd af reservdelar och andra effekter, afsedda för den rullande materielens reparation och underhåll, såsom ångpannor, lokomotiv- och vagnsaxlar, hjul, tuber, cylindrar m. m., uppgår i själfva verket till ett värde af flera miljoner kronor. Då detta kapital icke lämnar någon direkt afkastning, måste uppenbarligen uppläggandet på lager af reservdelar ske med urskillning och försiktighet. Det lär ej heller vara möjligt att genom ökning af dessa förråd i någon afsevärd mån förkorta reparationstiden, enär den rullande materielen alltid måste undergå vissa reparationer af sådan art, att de ej kunna blifva hastigare utförda genom att reservdelar finnas. Om t. ex. en plåt i en malmvagn gått sönder, måste plåten huggas ut, samt en ny tillbockas, inpassas och fastnitas i den gamlas ställe. För dylika arbeten måste finnas utrymme i verkstäderna, och utförandet af berörda arbeten kräfver ofta längre tid än anskaffandet eller tillverkan det af de för reparationer nödiga delarna. Man bör äfven taga i betraktande, att det icke vore ekonomiskt att för lokomotiv af äldre typer, hvilka efter hand utranteras, hålla alltför stora lager af reservdelar.

Hvad särskildt angår den för malmtrafik afsedda rullande materielen, synes det uppenbart att ökade möjligheter till reparation af densamma måste beredas i samma mån som denna trafik tillväxer. Att, såsom af motionären förordats, de nödvändiga reparationerna af sådana delar af nämnda materiel som pannor, cylindrar, hjul m. m. skulle utföras vid centralverkstaden i Örebro, belägen mer än 1,100 kilometer från Boden, måste såväl med hänsyn till den direkta kostnaden för transporterna som till tidsförlusten betecknas såsom olämpligt. Detta har ock på ett enligt utskottets mening öfvertygande sätt framhållits i statsrådsprotokollet.

Utskottet har ej heller i öfrigt funnit de af motionären meddelade uppgifter och beräkningar vara af beskaffenhet, att innefatta giltiga skäl för anordnande af en utredning i det af honom afsedda syftet. Å andra sidan har enligt utskottets mening behovet af den utaf Kungl. Maj:t föreslagna verkstadsanläggningen blifvit till fullo ådagalagdt genom hvad i statsrådsprotokollet anförts, och man måste befara, att ett uppskof med denna anläggning skulle hafva menliga följder med afseende å möjligheten att underhålla den starkt ansträngda malmtrafikmaterielen.

I fråga om platsen för den nya verkstadsanläggningen har utskottet genom att inhämta närmare upplysningar fått bekräftelse å de skäl, som järnvägsstyrelsen anfört såsom hinder mot verkstadens förläggande till Boden, och har utskottet kommit till den uppfattningen, att af de i öfrigt ifrågasatta platserna Notviken måste anses erbjuda de största fördelarna.

På grund af det anförda får utskottet hemställa:

a) att Riksdagen må för anläggning af en reparationsverkstad vid Notviken bevilja, utöfver redan tillgängliga medel, ett anslag af 500,000 kronor samt däraf för år 1910 anvisa ett belopp af 250,000 kronor;

b) att Riksdagen må medgifva, att för ifrågavarande verkstadsanläggning må af Notvikens mötesplats på statens järnvägar öfverlätas ej mindre det område af omkring 24 hektar, som å den i ärendet omförmälda karta omslutes af röda begränsningslinjer, jämte å området befintliga byggnader och växande skog än äfven den ytterligare mark, som erfordras för spåranläggning, allt mot en ersättning af 8,500 kronor, att ingå till landförsvarets fond för byggnader och andra försvarsändamål; samt

c) att herr Crafoords ifrågavarande motion icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Angående sättet för anskaffande af det i punkten a) senast omförmälda beloppet 250,000 kronor kommer utskottet att framdeles afgifva yttrande.

Stockholm den 5 mars 1909.

På statsutskottets vägnar:

G. BILLING.

Reservation

af herrar *P. Olsson, D. Persson, F. W. Thorsson, A. Wiklund, J. A. Sjö, K. Starbäck, F. Berg, A. Ekman, M. E. Svallingson, J. Ström* och *C. G.*

Bih. till Riksd. Prot. 1909. 4 Saml. 1 Afd. 25 Häft.

Thor, hvilka ansett, att utskottets yttrande och hemställan bort hafva följande lydelse:

»Med afseende å det i herr Crafoords motion förordnade »systemet med reservdelar för den rullande materielens reparation» vill utskottet erinra, att detta system redan i stor omfattning tillämpas vid statens järnvägar. Järnvägarnas förråd af reservdelar och andra effekter, afsedda för den rullande materielens reparation och underhåll, såsom ångpannor, lokomotiv- och vagnsaxlar, hjul, tuber, cylindrar m. m., uppgår i själfva verket till ett värde af flera millioner kronor. Då detta kapital icke lämnar någon direkt afkastning, måste uppenbarligen upplägandet på lager af reservdelar ske med urskillning och försiktighet. Det lär ej heller vara möjligt att genom ökning af dessa förråd i någon afsevärd mån förkorta reparationstiden, enär den rullande materielen alltid måste undergå vissa reparationer af sådan art, att de ej kunna blifva hastigare utförda genom att reservdelar finnas. Om t. ex. en plåt i en malmvagn gått sönder, måste plåten huggas ut, samt en ny tillbockas, inpassas och fastnitas i den gamlas ställe. För dylika arbeten måste finnas utrymme i verkstäderna, och utförandet af berörda arbeten kräfver ofta längre tid än anskaffandet eller tillverkandet af de för reparationer nödiga delarna. Man bör äfven taga i betraktande, att det icke vore ekonomiskt att för lokomotiv af äldre typer, hvilka efter hand utranteras, hålla alltför stora lager af reservdelar.

Hvad särskildt angår den för malmtrafik afsedda rullande materielen, synes det uppenbart att ökade möjligheter till reparation af densamma måste beredas i samma mån som denna trafik tillväxer. Att, såsom af motionären förordats, de nödvändiga reparationerna af sådana delar af nämnda materiel som pannor, cylindrar, hjul m. m. skulle utföras vid centralverkstaden i Örebro, belägen mer än 1,100 kilometer från Boden, måste såväl med hänsyn till den direkta kostnaden för transporterna som till tidsförlusten betecknas såsom olämpligt. Detta har ock på ett enligt utskottets mening öfvertygande sätt framhållits i stadsrådsprotokollet.

Hvad af motionären i öfrigt anförts synes utskottet ej heller vara af beskaffenhet att böra föranleda anordnande af en utredning i det af honom afsedda syftet. — Däremot har enligt utskottets uppfattning behovet af ytterligare en verkstadsanläggning inom femte trafikdistriktet blifvit påvisadt genom den i statsrådsprotokollet lämnade redogörelsen, ehuru utskottet icke anser det vara till fullo ådagalagdt, att detta behof kräfver en så omfattande och dyrbar anläggning som den nu ifrågasatta. Den möjligheten synes därför icke vara utesluten, att en förnyad

sakkunnig pröfning af frågan måhända skall ådagalägga, att anläggningens storlek och de däraf föranledda kostnaderna kunna nedbringas.

Beträffande platsen för förläggandet af denna verkstad har utskottet vid närmare pröfning af frågan icke funnit utredningen fullt tillfredsställande. Detta gäller särskildt med afseende å frågan om verkstadens förläggande vid Boden, ett förslag, som järnvägsstyrelsen på anförda skäl ansett sig böra öfvergifva. Möjligheterna för en verkstadsanläggning därstädes synas utskottet dock icke vara tillräckligt utredda, och då detta läge för verkstaden säkerligen skulle i vissa hänseenden vara att föredraga framför den nu föreslagna platsen vid Notviken, anser utskottet det vara af största vikt, att en fullständig utredning i dessa afseenden förebringas, innan Riksdagen i frågan fattar beslut, och finner sig utskottet på grund häraf för närvarande böra afstyrka bifall till Kungl. Maj:ts i ärendet gjorda framställning.

I enlighet med det anförda får utskottet hemställa:

- a) att Kungl. Maj:ts förevarande framställning icke för närvarande må vinna Riksdagens bifall; samt
- b) att herr Crafoords ifrågavarande motion icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.»

Herrar *H. Andersson*, *S. O. Nylander* och *G. Odqvist* hafva begärt få antecknad att de icke inom utskottet deltagit i behandlingen af detta ärende.
